

船舶事故調査報告書

令和4年7月6日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年1月14日 02時08分ごろ
発生場所	福岡県北九州市馬島 ^{うま} 東方沖 馬島港西防波堤灯台から真方位081° 820m付近 (概位 北緯33° 57.9′ 東経130° 51.8′)
事故の概要	押船第七げんかいは、バージ第七げんかいを押航して左転中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年1月26日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 第七げんかい、407トン 143189、唐津湾海区砂採取協同組合 B バージ 第七げんかい、総トン数なし（全長98.5m） なし、唐津湾海区砂採取協同組合
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 航海士、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部船底外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 6、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長及び航海士ほか5人が乗り組み、B船を押航して全長約108mの押船列（以下「A船押船列」という。）を構成して関門第二航路に向けて関門航路を北西進中、関門航路と関門第二航路との分岐部の手前で、船長から航海士に当直を交替した。 単独で当直についた航海士は、レーダー等を作動させ、約10ノットの対地速力で自動操舵により航行中、レーダー等の画面を見て同じ進路のまま関門航路を横断して関門第二航路に向かう予定のところ、関門航路に沿って北進していることに気付いた。 航海士は、そのまま関門航路に沿って航行することを考えたものの、レーダー画面を見て馬島までの距離が約1,000mあり、過去の経験から関門第二航路に向けて関門航路内で安全に左回頭できると考え、自動操舵のまま同じ速力で左回頭を始めた。 航海士は、関門海峡海上交通センター（以下「マーチス」という。）から国際VHF無線電話で右舵を取るよう情報提供を受け、一旦、右舵を取ったものの、左回頭できると考えて左舵を取って左転中、A船押船列が馬島東方沖の浅所に乗り揚げた。

	<p>A船押船列は、船長が、乗組員に損傷状況の確認を行わせ、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、ホールド内の排水作業を行ったところ、離礁でき、自力で関門港下関区の岸壁に着岸した。</p> <p>A船押船列の喫水は、船首約4.0m、船尾約4.5mであった。</p> <p>航海士は、当直交替後、緑色灯浮標を漫然と見ながら関門航路に沿って航行していた。</p> <p>航海士は、ふだん関門航路外を航行することがなかったので、航路外の馬島東方沖の浅所の拡張状況を知らなかった。</p> <p>航海士は、A船押船列で自動操舵のまま小さく回頭した経験はなかったが、瀬戸内海等で引船を操船し、A船押船列の全長と同程度の長さで台船等をえい航中、何度も自動操舵で安全に回頭を行った経験から、本事故当時、安全に左回頭できると思った。</p> <p>航海士は、マーチスからの情報提供の意味することは分かったので、その通り操船していれば乗り揚げるとはなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船押船列は、関門航路と関門第二航路との分岐部で関門航路に沿って北進中、航海士が、馬島東方沖の浅所の拡張状況を知らなかったものの、関門航路内で安全に左回頭できると考え、関門第二航路に向かう目的で、自動操舵のまま同じ速力で左回頭を始め、マーチスから情報提供を受けたものの、左転を続けたことから、航路外の馬島東方沖の浅所に向かうこととなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、マーチスから情報提供を受けたものの、左回頭できると考えていたことから、左転を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船押船列が関門航路と関門第二航路との分岐部で関門航路に沿って北進中、航海士が、馬島東方沖の浅所の拡張状況を知らなかったものの、関門航路内で安全に左回頭できると考え、関門第二航路に向かう目的で、自動操舵のまま同じ速力で左回頭を始め、マーチスから情報提供を受けたものの、左転を続けたため、航路外の馬島東方沖の浅所に向かうこととなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・操船者は、航路を航行中、やむを得ない事由のある場合を除いて航路内で回頭を行うことなく、航路に沿って航行すること。また、やむを得ず回頭を行う場合は、小回りできるよう、自動操舵から手動操舵に切り替えて行うこと。 ・操船者は、海上交通センターから情報提供を受けた場合、その通信符号の意味する事象に直ちに注意を払うとともに、情報提供を活用して適切な操船の判断を行うこと。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・操船者は、事前に海図を用いて航行予定海域の詳細な水路調査を行い、浅所の拡張状況を把握すること。・船長は、狭水道を通航し終えるまで自ら操船を指揮すること。 |
|--|--|